

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады о воздушном сообщении и Меморандума о взаимопонимании между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады о взимании таможенных пошлин и налогов

Постановление · № 958 · от 15.12.2000 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 15 декабря 2000 г. N 958

г. Москва

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады о воздушном сообщении и Меморандума о взаимопонимании между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады о взимании таможенных пошлин и налогов

Правительство Российской Федерации постановляет:

Одобрить представленные Министерством транспорта Российской Федерации согласованные с Министерством иностранных дел Российской Федерации, другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и предварительно проработанные с Канадской Стороной проекты Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады о воздушном сообщении и Меморандума о взаимопонимании между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады о взимании таможенных пошлин и налогов (прилагаются).

Поручить Заместителю Председателя Правительства Российской Федерации Христенко В.Б. по достижении договоренности с Канадской Стороной подписать от имени Правительства Российской Федерации указанные Соглашение и Меморандум, разрешив вносить в прилагаемые проекты изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера.

Председатель Правительства

Российской Федерации М.Касьянов

Проект

СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады
о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Канады, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

принимая во внимание, что Российская Федерация и Канада являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 года, желая заключить соглашение с целью установления воздушного сообщения между территориями их соответствующих государств и за их пределы, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

1. Понятия, используемые в настоящем Соглашении, означают следующее:

а) "авиационные власти" - в отношении Российской Стороны - Министерство транспорта Российской

Федерации, представленное государственной службой гражданской авиации, либо другое лицо или организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время указанным Министерством; в отношении Канадской Стороны - Министр транспорта и Канадское транспортное агентство либо другое лицо или организация, уполномоченные осуществлять функции указанных властей;

b) "Соглашение" - настоящее Соглашение и любое Приложение к нему;

c) "Конвенция" - Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., а также любое Приложение к этой Конвенции и любая поправка к такому Приложению, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, в той степени, в которой такое Приложение и поправка к нему применимы к Договаривающимся Сторонам, и любая поправка к Конвенции, принятая согласно статье 94, ратифицированная обоими государствами;

d) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, назначенное и уполномоченное в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения;

e) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" - имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции;

f) "территория" - в отношении государства - имеет значение, указанное в статье 2 Конвенции;

g) "тариф" ставка оплаты, назначаемая за перевозку пассажиров, багажа и груза (за исключением почты), и условия, согласно которым эта ставка определяется, включая ставки и условия за другие услуги, предоставленные перевозчиком в связи с воздушной перевозкой.

2. Используемые в тексте настоящего Соглашения названия статей применяются исключительно для ссылок.

Статья 2

Предоставление прав

1. В соответствии с положениями Приложений 1 и 2 к настоящему Соглашению авиапредприятия каждой из Договаривающихся Сторон пользуются при эксплуатации международных воздушных линий следующими правами:

a) совершать пролет территории государства другой Договаривающейся Стороны без посадки;

b) совершать остановки с некоммерческими целями на территории государства другой Договаривающейся Стороны.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, указанные в настоящем Соглашении, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении 1 к настоящему Соглашению (далее именуются соответственно - договорные линии и установленные маршруты).

3. Назначенные авиапредприятия каждой из Договаривающихся Сторон при эксплуатации международных воздушных линий по установленным маршрутам в дополнение к правам, указанным в пункте 1 настоящей статьи, имеют право совершать посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных для этого маршрута в Приложении 1 к настоящему Соглашению, с целью посадки и/или высадки пассажиров, погрузки и/или выгрузки грузов и почты международного следования.

4. Ничто в настоящей статье не рассматривается как предоставление назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны права брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны на условиях аренды или за вознаграждение.

Статья 3

Назначение и предоставление разрешений

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить авиапредприятие или авиапредприятия для эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, отменить назначение любого авиапредприятия или заменить другим авиапредприятием назначенное ранее,

уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении уведомления о назначении авиапредприятия (авиапредприятий) другая Договаривающаяся Сторона в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи незамедлительно предоставит каждому назначенному авиапредприятию необходимые разрешения на полеты.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на полеты могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право непосредственно либо через ее авиационные власти отказать в предоставлении разрешения на полеты, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, в случае, когда Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.

5. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение, может начать эксплуатацию тех договорных линий, на которые оно назначено, при условии соблюдения соответствующих положений настоящего Соглашения, в частности, установления тарифов в соответствии с положениями статьи 12 настоящего Соглашения.

Статья 4

Аннулирование и ограничение разрешений

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на полеты или приостановить осуществление указанных в статье 2 настоящего Соглашения прав, предоставленных назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании этих прав, в случае если:

- а) она не убеждена в том, что преимущественное владение и действительный контроль над авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;
- б) авиапредприятие не соблюдает законов или правил государства Договаривающейся Стороны, предоставившей эти права;
- с) авиапредприятие каким-либо иным образом не выполняет условия, предусмотренные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование разрешения на эксплуатацию, приостановка пользования правами или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не являются необходимыми для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, либо если требования по безопасности полетов или авиационной безопасности не требуют немедленных действий в соответствии с настоящей статьей, статьей 6 или статьей 7 настоящего Соглашения, то такие права используются только после консультаций с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны состояться в течение 30 дней с даты запроса либо в иной срок по договоренности между авиационными властями.

Статья 5

Применение законов и правил

1. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет на его территорию или вылет с его территории воздушных судов, совершающих международные полеты, а также эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов в пределах его территории, применяются к воздушным судам авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание, отправление или транзит через его территорию пассажиров, экипажей, грузов или почты, а также правила, касающиеся паспортных, таможенных, валютных и санитарных мер, применяются к пассажирам, экипажам, грузам и почте воздушных судов авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

3. Ни одна из Договаривающихся Сторон при применении таможенных, иммиграционных, карантинных и подобных правил своего государства не может отдать предпочтение какому-либо авиапредприятию по сравнению с авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны, вовлеченным в аналогичные международные воздушные перевозки.

4. Следующие прямым транзитом пассажиры, багаж и груз освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и другими платежами, взимаемыми в связи с ввозом товаров на территорию государства Договаривающейся Стороны, при этом сборы за предоставленное обслуживание, таможенное оформление и хранение взимаются в соответствии с законодательством государства Договаривающихся Сторон с соблюдением положения пункта 3 настоящей статьи.

Статья 6

Признание удостоверений и свидетельств

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства летного состава, выданные или признаваемые действительными одной Договаривающейся Стороной в период их действия, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной для целей эксплуатации договорных линий при условии, что указанные удостоверения и свидетельства были выданы или признаны действительными в соответствии со стандартами, установленными Конвенцией. Однако в целях регулирования полетов над территорией своего государства каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право отказать в признании действительными удостоверений о квалификации и свидетельств, выданных гражданам государства другой Договаривающейся Стороны.

2. Если преимущества или условия указанных в пункте 1 настоящей статьи удостоверений или свидетельств, выданных авиационными властями одной Договаривающейся Стороны любому лицу, назначенному авиапредприятию или относящихся к воздушному судну, эксплуатируемому на договорных линиях, отличаются от установленных Конвенцией стандартов, и такое отличие было зарегистрировано Международной организацией гражданской авиации, то авиационные власти другой Договаривающейся Стороны могут в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения поставить вопрос о проведении консультаций с авиационными властями первой Договаривающейся Стороны для выяснения вопроса о рассматриваемой практической деятельности.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона может обратиться к другой Договаривающейся Стороне с просьбой о проведении консультаций по вопросам стандартов безопасности полетов, применяемых другой Договаривающейся Стороной в отношении авиационных средств, летных экипажей, воздушных судов и выполнения полетов назначенными авиапредприятиями. Если в процессе консультаций одна Договаривающаяся Сторона обнаружит, что другая Договаривающаяся Сторона недостаточно эффективно поддерживает и применяет стандарты и требования безопасности полетов, которые по крайней мере соответствуют минимальным стандартам, установленным Конвенцией, эта другая Договаривающаяся Сторона должна быть уведомлена о таком несоответствии и о необходимых мерах по приведению стандартов в соответствие с минимальными. Затем должны быть внесены соответствующие коррективы. В случае если Договаривающаяся Сторона не предпринимает такого действия в приемлемый период времени, применяются положения статьи 4 настоящего Соглашения.

Статья 7

Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство обеспечивать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г. Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в г. Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 г., и Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., и любого другого подписанного обеими Договаривающимися Сторонами соглашения, регулирующего вопросы авиационной безопасности.
2. Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу по взаимной просьбе всю необходимую помощь в предотвращении незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.
3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и оформленными как приложения к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам. Договаривающиеся Стороны должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированных в их государствах, постоянное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, и эксплуатанты международных аэропортов на территории их государств действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.
4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от ее эксплуатантов воздушных судов соблюдения положений и требований по авиационной безопасности, указанных в пункте 3 настоящей статьи, для въезда, выезда и нахождения в пределах территории государства этой другой Договаривающейся Стороны.
5. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает эффективное применение надлежащих мер в пределах территории своего государства для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажей, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также должна благожелательно рассматривать просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.
6. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности этих воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны должны оказывать друг другу помощь посредством предоставления связи и принятия других соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.
7. Каждая Договаривающаяся Сторона должна благожелательно рассматривать просьбу другой Договаривающейся Стороны о заключении взаимных административных договоренностей, посредством которых авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могли бы производить на территории государства другой Договаривающейся Стороны свою собственную оценку мер безопасности, осуществляемых эксплуатантами воздушных судов по отношению к полетам, выполняемым на территорию первой Договаривающейся Стороны.
8. Когда Договаривающаяся Сторона имеет основания полагать, что другая Договаривающаяся

Сторона нарушила положения настоящей статьи, первая Договаривающаяся Сторона имеет право немедленно запросить проведения консультаций с другой Договаривающейся Стороной.

Невозможность достижения взаимоприемлемого соглашения является основанием для применения статьи 4 настоящего Соглашения.

Статья 8

Сборы

1. Сборы и другие платежи за пользование аэропортами, включая их сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование воздушными трассами, средствами обслуживания воздушного движения и аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами взимаются в соответствии со ставками, которые установлены на территории государства каждой Договаривающейся Стороны и применяются к ее собственным или иностранным воздушным перевозчикам, выполняющим международные полеты. Ни одному авиапредприятию не будет предоставляться преимущество по отношению к авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, участвующему в подобном международном воздушном сообщении.

2. При использовании аэропортов, воздушных трасс, средств обслуживания воздушного движения и других связанных с ними средств, доступных на территории государства каждой Договаривающейся Стороны, предпочтение не может быть отдано какому-либо авиапредприятию по отношению к авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, участвующему в подобном международном воздушном сообщении.

Статья 9

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям каждой Договаривающейся Стороны предоставляется справедливая и равная возможность эксплуатировать договорные линии по маршрутам, указанным в Приложении 1.

2. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны принимают во внимание интересы авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны так, чтобы не нанести ущерба перевозкам последних, которые эксплуатируют авиалинию по этому же маршруту или его части.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями каждой Договаривающейся Стороны, должны соответствовать обоснованным общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое назначенное авиапредприятие должно иметь своей основной задачей предоставление такой емкости, которая при обоснованном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим и предполагаемым потребностям в перевозке пассажиров, груза и почты между территориями государств Договаривающихся Сторон.

4. Условия перевозки пассажиров, груза и почты, взятых на борт и выгружаемых в пунктах на указанных маршрутах на территориях третьих государств, определяются в соответствии с общим принципом, согласно которому емкость будет зависеть от:

- а) потребностей в перевозках на/с территории государства Договаривающейся Стороны, которая назначила авиапредприятие;
- б) потребностей в перевозках того района, через который проходит воздушная линия, учитывая другие транспортные услуги, предлагаемые авиапредприятиями расположенных в этом районе государств;
- с) потребностей в транзитных перевозках.

5. Емкость, предоставляемая на указанных маршрутах (частота полетов и тип воздушного судна), заранее согласовывается между назначенными авиапредприятиями в соответствии с принципами, лежащими в основе этой статьи, и подлежит утверждению авиационными властями Договаривающихся Сторон. В случае отсутствия договоренности между назначенными авиапредприятиями вопрос передается авиационным властям Договаривающихся Сторон для их

решения в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения. До достижения договоренности на уровне авиапредприятий или между авиационными властями должна сохраняться действующая на этот период емкость.

Статья 10

Статистика

1. Авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон по запросу любой из них обмениваются такими статистическими данными, которые могут быть обоснованно востребованы с целью оценки емкости, обеспечиваемой на договорной линии. Такие данные должны включать всю информацию, необходимую для определения объема перевозок на договорных линиях и пунктов отправления и назначения для таких перевозок.

2. Авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон поддерживают контакты в целях выполнения пункта 1 настоящей статьи. Для обсуждения деталей и способов обеспечения статистической информацией могут проводиться консультации в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения.

Статья 11 Таможенные пошлины и другие сборы

1. Договаривающаяся Сторона на основе взаимности освобождает назначенные авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны от уплаты таможенных пошлин, налогов и других платежей, взимаемых в связи с ввозом товаров на территорию государства Договаривающейся Стороны, на воздушные суда, топливо, смазочные масла, потребляемые технические запасы, запасные части, включая двигатели, табельное бортовое оборудование, бортовые запасы (включая спиртные напитки, табачные изделия и другие продукты, предназначенные для продажи пассажирам в ограниченных количествах во время рейса), на другие предметы, предназначенные для использования или используемые исключительно в целях эксплуатации или обслуживания воздушного судна этого авиапредприятия, а также на напечатанные бланки билетов, авианакладные, любые печатные материалы, содержащие эмблему компании и обычные рекламные материалы, распространяемые бесплатно этим авиапредприятием.

2. Освобождения, предоставляемые настоящей статьей, применяются к предметам, перечисленным в пункте 1 настоящей статьи:

а) ввозимым на территорию государства одной Договаривающейся Стороны непосредственно или от имени назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны;

б) находящимся на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны во время прибытия на территорию государства другой Договаривающейся Стороны и остающихся на борту воздушного судна до момента вылета с его территории;

в) взятым на борт воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны на территории государства другой Договаривающейся Стороны в допустимых пределах. Указанные освобождения применяются независимо от того, используются или потребляются данные предметы полностью на территории государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей освобождение, при условии, что такие предметы не передаются в собственность другим лицам на территории государства указанной Договаривающейся Стороны.

3. Табельное бортовое оборудование, имущество, материалы и запасы, обычно находящиеся на борту воздушного судна назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны только с разрешения таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. При этом указанные товары должны помещаться под контроль таможенных органов до того момента, пока они не будут вывезены обратно или ими не распорядятся иным образом в соответствии с таможенным законодательством государства последней.

4. Сбор за хранение и таможенное оформление на территории государства одной

Договаривающейся Стороны взимаются в соответствии с законодательством государства этой Договаривающейся Стороны.

Статья 12

Тарифы

1. Тарифы на перевозку по договорным линиям на/с территории государства другой Договаривающейся Стороны должны устанавливаться на разумном уровне, с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, обоснованную прибыль, уровень обслуживания, интересы клиентов и в необходимых случаях тарифы других авиапредприятий, эксплуатирующих весь или часть того же маршрута.
2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, представляются авиационным властям Договаривающихся Сторон не менее чем за 30 дней до предложенной даты их введения; в особых случаях авиационными властями может быть принят более короткий срок. Если в течение 15 дней со дня представления тарифов на согласование авиационные власти одной Договаривающейся Стороны не уведомили авиационные власти другой Договаривающейся Стороны, что они не удовлетворены представленными им тарифами, то такой тариф должен рассматриваться как принятый и должен вступить в силу по истечении 15 дней, оговоренных выше. В случае если авиационными властями принят более короткий срок представления тарифа, они могут также договориться, чтобы период для уведомления о несогласии с тарифом был меньше 15 дней.
3. Если в течение периода, определенного пунктом 2 настоящей статьи, будет представлено уведомление о несогласии, авиационные власти Договаривающихся Сторон предпримут попытки установить тариф по договоренности между собой.
4. Если авиационные власти не могут достичь согласия по какому-либо тарифу, представленному им на согласование в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, или по определению тарифа, установленного в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, разногласие должно разрешаться в соответствии с положениями статьи 18 настоящего Соглашения.
5. Ни один тариф не будет введен в действие, если авиационные власти какой-либо Договаривающейся Стороны не будут удовлетворены им.
6. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены таким же образом новые тарифы.
7. Авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон должны стремиться к тому, чтобы начисление и взимание тарифов осуществлялось в соответствии с тарифными ставками, принятыми обоими авиационными властями.

Статья 13

Продажи

1. Каждое назначенное авиапредприятие имеет право осуществлять продажу авиационных перевозок на территории государства другой Договаривающейся Стороны непосредственно или через своих агентов с использованием своих собственных перевозочных документов.
2. В отношении продажи авиационных перевозок на территории государства одной Договаривающейся Стороны применяются законы и правила этой Договаривающейся Стороны, регулирующие валютные вопросы.

Статья 14

Перевод доходов

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных указанными авиапредприятиями в связи с выполнением международных воздушных перевозок.

Указанный перевод осуществляется в конвертируемой валюте в соответствии с официальным обменным курсом, действующим на время подачи заявки на перевод, и в соответствии с

законодательством государства Договаривающейся Стороны, с территории которого осуществлялся перевод.

Статья 15 Представительства авиапредприятий

1. С целью обеспечения эксплуатации договорных линий назначенным авиапредприятиям каждой Договаривающейся Стороны на основе взаимности предоставляется право размещения на территории государства другой Договаривающейся Стороны своих представительств с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом.

2. До тех пор, пока компетентными властями не будет принято иное решение, указанный в пункте 1 настоящей статьи персонал с одобрения авиационных властей другой Договаривающейся Стороны должен состоять из граждан государства любой Договаривающейся Стороны, нанятых назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны на территории государства другой Договаривающейся Стороны для обеспечения эксплуатации договорных линий.

3. Персонал представительства подчиняется законам и правилам государства другой Договаривающейся Стороны и в соответствии с ними:

а) каждая Договаривающаяся Сторона на основе взаимности и с минимальными задержками предоставляет необходимые разрешения на работу или другие подобные документы персоналу, указанному в пункте 1 настоящей статьи;

б) Договаривающиеся Стороны не должны требовать разрешения на работу для персонала, выполняющего временные, но не более 90 дней, обязанности.

Статья 16

Консультации

1. Для обеспечения сотрудничества по всем вопросам, касающимся выполнения настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон периодически будут проводиться консультации.

2. Такие консультации должны начаться в период 60 дней со дня получения соответствующего запроса, если не будет иной договоренности между Договаривающимися Сторонами.

Статья 17

Изменение Соглашения

Если какая-либо из Договаривающихся Сторон сочтет желательным изменить условия настоящего Соглашения и Приложений к нему, между авиационными властями Договаривающихся Сторон могут проводиться консультации по предлагаемым изменениям. Консультации должны начаться не позднее 60 дней с даты запроса в случае отсутствия иной договоренности. Изменения Соглашения вступают в силу с даты обмена нотами по дипломатическим каналам. Изменения Приложений могут быть внесены по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 18

Разрешение споров

1. Любой спор, возникающий в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения, разрешается посредством прямых переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Если упомянутые авиационные власти не придут к согласию, спор разрешается по дипломатическим каналам.

2. Если не представляется возможным разрешить спор в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, то каждая Договаривающаяся Сторона может ограничить, приостановить или аннулировать права или привилегии, которые она предоставила другой Договаривающейся Стороне в соответствии с условиями настоящего Соглашения.

Статья 19 Прекращение действия Соглашения

Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. В этом случае настоящее Соглашение прекращает свое действие через 12 месяцев после получения

уведомления другой Договаривающейся Стороной, если указанное уведомление не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого срока.

Статья 20

Регистрация в Международной организации гражданской авиации

Настоящее Соглашение и любые последующие поправки к нему регистрируются в Международной организации гражданской авиации.

Статья 21

Многосторонние конвенции

Если обе Договаривающиеся Стороны становятся участниками какой-либо многосторонней конвенции, включающей вопросы, регулируемые настоящим Соглашением, они могут по взаимному согласию внести поправки в настоящее Соглашение с целью привести его в соответствие с условиями указанной конвенции.

Статья 22

Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты последнего письменного уведомления по дипломатическим каналам подтверждающего, что Договаривающиеся Стороны завершили внутренние процедуры, необходимые для его вступления в силу.

С даты вступления в силу настоящего Соглашения в отношениях между Российской Федерацией и Канадой прекращает свое действие Соглашение о воздушном сообщении между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Канады, подписанное 11 июля 1966 г.

В подтверждение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено 2000 года в двух подлинных экземплярах, каждый на русском, английском и французском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

За Правительство За Правительство

Российской Федерации Канады

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Таблица маршрутов

Раздел 1

Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенным(и) авиапредприятием(ями) Канады: -----

----- Пункты в Канаде | Промежуточные | Пункты в | Пункты за
| пункты | Российской | пределами

| | Федерации | ----- Любой пункт Любой пункт или г. Москва

Пункт на Ближнем или пункты пункты* г. Санкт- Востоке или в

Петербург Южной Азии,

три названный Канадой

дополнительных

пункта,

названных

Канадой

* За исключением пунктов на территории стран Содружества Независимых Государств (СНГ) и стран Балтии.

Примечания:

1. Любые промежуточные пункты и пункты за пределами могут опускаться на любом или на всех полетах при условии, что все полеты будут начинаться или заканчиваться в Канаде. Пункты в Российской Федерации могут обслуживаться на одном и том же рейсе или отдельно.

2. Использование транзитных прав возможно в промежуточных пунктах и в пунктах в Российской Федерации. В промежуточных пунктах возможно право собственного "стоп-овера". В пунктах в Российской Федерации возможно право собственного "стоп-овера" при полетах в пункты за пределами. Право "пятой свободы" возможно между одним промежуточным пунктом в Европе (названным Канадой) и г. Москвой. Использование права "пятой свободы" будет ограничено двумя рейсами в неделю в каждом направлении и 50 процентами емкости воздушного судна на рейсе.
3. Названные пункты могут меняться каждый сезон ИАТА по уведомлению за 60 дней, направленному авиационным властям Российской Федерации, или по уведомлению за меньший срок по договоренности с авиационными властями Российской Федерации. Из трех дополнительных пунктов в Российской Федерации, названных Канадой, три должны быть сразу же доступны для полетов по "код-шерингу", и только один будет доступен для полетов на собственных воздушных судах с 27 октября 2002 г.
4. Несмотря на статью 9 настоящего Соглашения, назначенные авиапредприятия Канады должны быть полностью уполномочены выполнять на собственных воздушных судах максимум до 9 рейсов в неделю в каждом направлении в Российскую Федерацию при условии, что не более одного рейса в день в каждом направлении будет выполняться в г. Москву или г. Санкт-Петербург и не более 2 рейсов в неделю в каждом направлении будут выполняться в один дополнительный пункт, названный Канадой. Третий рейс в неделю в каждом направлении в пункт, названный Канадой, должен быть предметом для переговоров.
- Сезонные или специальные увеличения емкости могут быть согласованы в соответствии с процедурами, указанными в статье 9 настоящего Соглашения. Такие увеличения не должны составлять изменения имеющихся прав, если нет специальной договоренности между Договаривающимися Сторонами.
5. Если назначенное авиапредприятие или авиапредприятия Канады обеспечивают перевозку в пункты за пределами Канады в связи с эксплуатацией договорных линий, то рекламные публикации или другие формы рекламы данного авиапредприятия не должны содержать терминов "единственный перевозчик" или "прямое сообщение" и должны сообщать, что такая перевозка обеспечивается стыковочными рейсами, даже в том случае, когда по эксплуатационным причинам используется одно воздушное судно. Номер рейса, назначенный для полетов между Канадой и Российской Федерацией, не должен быть таким же, как номер рейса, назначенный для полетов за пределами Канады.

Раздел 2

Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенным(и) авиапредприятием(ями) Российской Федерации: -----

Пункты в | Промежуточные | Пункты в | Пункты за
Российской | пункты | Канаде | пределами

Федерации | | | ----- Любой пункт Любой пункт или г.

Монреаль Два пункта, или пункты пункты г. Торонто выбранные
три Российской

дополнительных Федерацией

пункта, из пунктов в

названные США и пунктов

Российской в Центральной

Федерацией Америке

Примечания:

1. Любые промежуточные пункты и пункты за пределами могут опускаться на любом или на всех полетах при условии, что все полеты будут начинаться или заканчиваться в Российской Федерации. Пункты в Канаде могут обслуживаться на одном и том же рейсе или отдельно.

2. Использование транзитных прав возможно в промежуточных пунктах и в пунктах в Канаде. В промежуточных пунктах возможно право собственного "стоп-овера". В пунктах в Канаде возможно право собственного "стоп-овера" при полетах в пункты за пределами. Право "пятой свободы" возможно между г. Монреалем и пунктами за пределами в США (за исключением пунктов в Калифорнии и Флориде) и между г. Монреалем и г. Мехико. Использование права "пятой свободы" будет ограничено двумя рейсами в неделю в каждом направлении и 50 процентами емкости воздушного судна на рейсе в каждый из пунктов за пределами.
3. Названные пункты могут меняться каждый сезон ИАТА по уведомлению за 60 дней, направленному авиационным властям Канады, или по уведомлению за меньший срок по договоренности с авиационными властями Канады. Из трех дополнительных пунктов в Канаде, названных Российской Федерацией, три должны быть сразу же доступны для полетов по "код-шерингу", и только один будет доступен для полетов на собственных воздушных судах.
4. Несмотря на статью 9 настоящего Соглашения, назначенные авиапредприятия Российской Федерации должны быть полностью уполномочены выполнять на собственных воздушных судах максимум до 9 рейсов в неделю в каждом направлении в Канаду при условии, что не более одного рейса в день в каждом направлении будет выполняться в г. Монреаль или г. Торонто и не более 2 рейсов в неделю в каждом направлении будут выполняться в один дополнительный пункт, названный Российской Федерацией. Третий рейс в неделю в каждом направлении в пункт, названный Российской Федерацией, должен быть предметом для переговоров. Сезонные или специальные увеличения емкости могут быть согласованы в соответствии с процедурами, указанными в статье 9 настоящего Соглашения. Такие увеличения не должны составлять изменения имеющихся прав, если нет специальной договоренности между Договаривающимися Сторонами.
5. Если назначенное авиапредприятие или авиапредприятия Российской Федерации обеспечивают перевозку в пункты за пределами Российской Федерации в связи с эксплуатацией договорных линий, то рекламные публикации или другие формы рекламы этого авиапредприятия не должны содержать термины "единственный перевозчик" или "прямое сообщение" и должны сообщать, что такая перевозка обеспечивается стыковочными рейсами даже в том случае, когда по эксплуатационным причинам используется одно воздушное судно. Номер рейса, назначенный для полетов между Российской Федерацией и Канадой, не должен быть таким же, как номер рейса, назначенный для полетов за пределами Российской Федерации.
6. Несмотря на исключение г. Гандера как пункта в Канаде, назначенное авиапредприятие(ия) Российской Федерации может выполнять полеты Шеннон - Гандер и Гандер - Гавана с правом "пятой свободы". Во время технических посадок в г. Гандере назначенное авиапредприятие(ия) Российской Федерации может передавать загрузку на свои собственные рейсы в г. Гандере, которые начинаются или заканчиваются в пунктах в третьих странах.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

А. Пролеты

В дополнение к статье 2 настоящего Соглашения:

1. Каждая Договаривающаяся Сторона должна гарантировать, что авиапредприятиям одной Договаривающейся Стороны разрешается выполнять пролеты территории государства другой Договаривающейся Стороны без требований совершать посадки. Условия (включая сборы и другие платежи), применимые к таким полетам, должны быть не менее благоприятными, чем те, которые применяются к авиапредприятиям других стран в подобных обстоятельствах.
2. Частота полетов на всех трассах, доступных для международных полетов любых авиапредприятий, должна зависеть от обеспечения пропускной способности в системе управления воздушным движением (УВД) маршрутов. В этом случае должны быть соблюдены следующие особые

условия:

- а) авиапредприятиям Канады должно быть дано право выполнять до 110 рейсов в неделю в одном направлении между пунктами в Канаде и пунктами на Дальнем Востоке и в Азиатско-Тихоокеанском регионе по маршрутам УВД, разрешенным для международного воздушного сообщения;
- б) авиапредприятиям Российской Федерации должно быть дано право выполнять до 110 рейсов в неделю в одном направлении между пунктами в Российской Федерации и пунктами в США, Центральной Америке и Южной Америке по маршрутам УВД, разрешенным для международного воздушного сообщения;
- с) благожелательное рассмотрение должно быть предоставлено запросам на дополнительные рейсы, выполняемые в дополнение к правам, определенным в подпунктах (а) и (б) настоящего пункта;
- д) права, определенные в подпунктах (а) и (б) настоящего пункта, должны быть пересмотрены до сезона зимнего расписания ИАТА 2001/02 года в плане увеличения пропускной способности с точки зрения положительного рассмотрения увеличения прав.

3. Сборы и плата за пролеты, указанные в подпункте (с) пункта 2, не должны превышать сборы и плату, взимаемые соответствующими властями за пролеты, указанные в подпунктах (а) и (б) пункта 2.

4. При выполнении пролетов авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны должны использовать любой тип дозвукового воздушного судна с емкостью не более 500 кресел в соответствии с законами и правилами государства другой Договаривающейся Стороны.

5. Разрешение на пролеты для авиапредприятий каждой Договаривающейся Стороны, выполняющих чартерные полеты, должны рассматриваться на основе благожелательности и взаимности.

6. Заблаговременное уведомление и любые дополнения к уведомлению о пролетах должны соответствовать законам и правилам государства Договаривающейся Стороны, через территорию которого совершается пролет. В тех случаях, когда необходимы разрешения, они должны выдаваться своевременно.

7. Авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны должны быть свободны в запросе любых пунктов входа и выхода на транзитных маршрутах УВД, установленных на территории государства другой Договаривающейся Стороны. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны должны иметь право изменять транзитные маршруты УВД по соображениям национальной безопасности. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны должны всегда стремиться по мере возможности предоставлять авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны наиболее оптимальные маршруты пролетов.

В. "Код-шеринг"

В дополнение к положениям таблицы маршрутов, изложенным в Приложении 1 к настоящему Соглашению, также будет применяться следующее:

1. С учетом установленных требований, обычно применяемых авиационными властями Российской Федерации к такой совместной эксплуатации маршрутов, каждое назначенное авиапредприятие Канады должно иметь право выполнять полеты на договорных Трансатлантических маршрутах, продавая перевозку под своим собственным кодом на рейсах назначенных авиапредприятий Российской Федерации или на рейсах до двух авиапредприятий по своему выбору, выполняющих регулярные воздушные перевозки между промежуточными пунктами (до двух) по своему выбору и пунктами в Российской Федерации. Для реализации договоренностей по "код-шерингу" назначенным авиапредприятиям Канады должна быть только дана возможность выполнять полеты по "код-шерингу" в, из и через разрешенные пункты. Партнеры по "код-шерингу" назначенных авиапредприятий Канады должны выполнять полеты в соответствии с разрешением властей, выданным Российской Федерацией; но Российская Федерация не будет требовать права утверждать партнеров по "код-шерингу" в целях предоставления назначенным авиапредприятиям Канады

разрешения на осуществление "код-шеринга" на рейсах своих партнеров по "код-шерингу". Для реализации договоренностей по "код-шерингу" назначенным авиапредприятиям Канады будет разрешено передавать загрузку между воздушными судами.

2. Для полетов по "код-шерингу" каждого из назначенных авиапредприятий Канады в каждый из пунктов Российской Федерации каждое назначенное авиапредприятие Канады должно быть уполномочено выполнять до одного ежедневного рейса из каждого пункта в Канаде, но не более количества рейсов, чем то, которое выполняют партнеры по "код-шерингу" назначенных авиапредприятий Канады.

3. С учетом установленных требований, обычно применяемых авиационными властями Канады к такой совместной эксплуатации маршрутов, каждое назначенное авиапредприятие Российской Федерации должно иметь право выполнять полеты на договорных Трансатлантических маршрутах, продавая перевозку под своим собственным кодом на рейсах назначенных авиапредприятий Канады или на рейсах до двух авиапредприятий по своему выбору, выполняющих регулярные воздушные перевозки между промежуточными пунктами (до двух) по своему выбору и пунктами в Канаде. Для реализации договоренностей по "код-шерингу" назначенным авиапредприятиям Российской Федерации должна быть только дана возможность выполнять полеты по "код-шерингу" в, из и через разрешенные пункты. Партнеры по "код-шерингу" назначенных авиапредприятий Российской Федерации должны выполнять полеты в соответствии с разрешением властей, выданным Канадой, но Канада не будет требовать права утверждать партнеров по "код-шерингу" в целях предоставления назначенным авиапредприятиям Российской Федерации разрешения на осуществление "код-шеринга" на рейсах своих партнеров по "код-шерингу". Для реализации договоренностей по "код-шерингу" назначенным авиапредприятиям Российской Федерации будет разрешено передавать загрузку между воздушными судами.

4. Для полетов по "код-шерингу" каждого из назначенных авиапредприятий Российской Федерации в г. Монреаль или г. Торонто каждое назначенное авиапредприятие Российской Федерации должно быть уполномочено выполнять до одного ежедневного рейса из каждого пункта в Российской Федерации, но не более количества рейсов, чем то, которое выполняют партнеры по "код-шерингу" назначенных авиапредприятий Российской Федерации. В отношении примечания 3 раздела 2 таблицы маршрутов в Приложении 1 к настоящему Соглашению полеты по "код-шерингу" в г. Ванкувер станут возможны начиная с 27 октября 2002 г.

С. Наземное обслуживание

Каждое назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны должно иметь право осуществлять собственное наземное обслуживание на территории государства другой Договаривающейся Стороны или по своему выбору иметь наземное обслуживание, предоставляемое полностью или частично партнерами по "код-шерингу", агентом партнеров или любым другим агентом, имеющим соответствующее разрешение от компетентных властей другой Договаривающейся Стороны на предоставление такого обслуживания.

Проект

МЕМОРАНДУМ

о взаимопонимании между Правительством Российской Федерации
и Правительством Канады о взимании таможенных
пошлин и налогов

В дополнение к Соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады о воздушном сообщении, подписанному в г. " " 2000 года (далее именуется - Соглашение), Правительство Российской Федерации и Правительство Канады договорились о нижеследующем:

1. В отношении положений статьи 11 Соглашения, касающихся таможенных пошлин и других сборов, а также налогов, которые некоторые правительства провинций Канады могут взимать с некоторых

предметов, определенных в пункте 1 указанной статьи, Правительство Канады гарантирует, что назначенному авиапредприятию или авиапредприятиям Российской Федерации будут предоставляться условия не менее благоприятные, чем те, которые предоставляются любому другому иностранному авиапредприятию, выполняющему международные воздушные перевозки в/из Канады.

2. Настоящий Меморандум о взаимопонимании является неотъемлемой частью Соглашения.

3. Настоящий Меморандум вступает в силу с даты последнего письменного уведомления по дипломатическим каналам, подтверждающего, что Договаривающиеся Стороны завершили внутренние процедуры, необходимые для его вступления в силу, и остается в силе на период действия Соглашения.

Совершено в г. " " 2000 года в двух подлинных экземплярах, каждый на русском, английском и французском языках, причем каждый текст имеет одинаковую силу.

За Правительство За Правительство Канады
Российской Федерации